DECISIÓN DE EJECUCIÓN (UE) 2020/2168 DE LA COMISIÓN

de 17 de diciembre de 2020

sobre la conformidad de la propuesta conjunta presentada por los Estados miembros interesados relativa a la prolongación del corredor Mar del Norte-Báltico de transporte ferroviario de mercancías con el artículo 5 del Reglamento (UE) n.º 913/2010 del Parlamento Europeo y del Consejo, sobre una red ferroviaria europea para un transporte de mercancías competitivo

[notificada con el número C(2020) 8919]

(Los textos en lengua alemana, checa, estonia, francesa, letona, lituana, neerlandesa y polaca son los únicos auténticos)

LA COMISIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea,

Visto el Reglamento (UE) n.º 913/2010 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 22 de septiembre de 2010, sobre una red ferroviaria europea para un transporte de mercancías competitivo ([1]), y en particular su artículo 5, apartado 6,

Considerando lo siguiente:

(1) De conformidad con el artículo 5, apartado 5, del Reglamento (UE) n.º 913/2010, los ministerios encargados del transporte ferroviario de Bélgica, Chequia, Alemania, Estonia, Letonia, Lituania, los Países Bajos y Polonia enviaron a la Comisión dos cartas de intenciones con fecha de 6 de diciembre de 2019. Incluían propuestas sobre la prolongación del corredor ferroviario de mercancías Mar del Norte-Báltico a la frontera polaco-ucraniana de Medyka, por una parte, y a los puertos de Zeebrugge y Gante/Terneuzen, por otra.

(2) Los citados Estados miembros habían propuesto anteriormente a la Comisión ampliar el corredor ferroviario de mercancías Mar del Norte-Báltico a la frontera entre Polonia y Ucrania, en Medyka. La Comisión confirmó la conformidad de la propuesta con el artículo 5 del Reglamento (UE) n.º 913/2010 y adoptó la Decisión de Ejecución (UE) 2015/1111 de la Comisión ([2]). Sin embargo, dicha Decisión de Ejecución fue modificada por la Decisión de Ejecución (UE) 2017/178 de la Comisión ([3]), que suprimió la referencia a la ampliación del corredor ferroviario de mercancías Mar del Norte-Báltico a Medyka. La modificación reflejaba el hecho de que la infraestructura ferroviaria entre Katowice y Medyka no estaría operativa antes de 2020. Dado que la infraestructura ya está operativa, es conveniente considerar de nuevo la prolongación del corredor ferroviario de mercancías Mar del Norte-Báltico a Medyka.

(3) La Comisión ha examinado las propuestas de prolongar el corredor ferroviario de mercancías Mar del Norte-Báltico a Medyka y a los puertos de Gante/Terneuzen y Zeebrugge de conformidad con el artículo 5, apartado 6, del Reglamento (UE) n.º 913/2010, y las considera conformes con el artículo 5 de dicho Reglamento.

(4) Por lo que se refiere a la prolongación del corredor ferroviario de mercancías a Medyka, siguen siendo válidas las consideraciones establecidas en la Decisión de Ejecución (UE) 2015/1111.

(5) Por lo que respecta a la prolongación a los puertos de Zeebrugge y Gante/Terneuzen, las líneas propuestas para la prolongación ya forman parte del corredor ferroviario de mercancías Mar del Norte-Mediterráneo. Dichas líneas forman parte de la red básica de la red transeuropea de transporte (Amberes-Gante-Zeebrugge) y de la red global (Gante-Terneuzen), con requisitos clave en materia de infraestructuras como la electrificación, una carga por eje de 22,5 t, una velocidad de 100 km/h y un tren de 740 m de longitud que ya cumple total o parcialmente la infraestructura existente.

([1]) DO L 276 de 20.10.2010, p. 22.

([2]) Decisión de Ejecución (UE) 2015/1111 de la Comisión, de 7 de julio de 2015, sobre la conformidad de la propuesta conjunta presentada por los Estados miembros interesados relativa a la prolongación del corredor Mar del Norte-Báltico de transporte ferroviario de mercancías con el artículo 5 del Reglamento (UE) n.º 913/2010 del Parlamento Europeo y del Consejo, sobre una red ferroviaria europea para un transporte de mercancías competitivo (DO L 181 de 9.7.2015, p. 82).

([3]) Decisión de Ejecución (UE) 2017/178 de la Comisión, de 31 de enero de 2017, que modifica la Decisión de Ejecución (UE) 2015/1111, sobre la conformidad de la propuesta conjunta presentada por los Estados miembros interesados relativa a la prolongación del corredor Mar del Norte-Báltico de transporte ferroviario de mercancías con el artículo 5 del Reglamento (UE) n.º 913/2010 del Parlamento Europeo y del Consejo, sobre una red ferroviaria europea para un transporte de mercancías competitivo (DO L 28 de 2.2.2017, p. 71).

(6) Los puertos de Zeebrugge, Gante y Terneuzen son el origen o el destino de una serie de servicios regulares de transporte ferroviario de mercancías existentes a lo largo de la ruta del corredor ferroviario de mercancías Mar del Norte-Báltico con orígenes y destinos en Alemania, Chequia y Escandinavia (también a través del corredor ferroviario de mercancías Escandinavia-Mediterráneo). El puerto de Zeebrugge notificó el tráfico de trenes de mercancías a numerosos destinos de la Unión, lo que se sustenta en el hecho de que uno de los principales productos básicos del puerto son los vehículos nuevos. Las autoridades portuarias de Gante y Terneuzen también han señalado el potencial de un nuevo tráfico ferroviario de mercancías a Schkopau (Alemania) y Outokumpu (Finlandia), así como a terceros países, a saber, China, pasando por Šeštokai, en Lituania.

(7) Además, la prolongación propuesta ofrece la ventaja de poner a disposición de los operadores de corredores ferroviarios de mercancías que llegan a Zeebrugge y Gante/Terneuzen los servicios prestados por la ventanilla única existente del corredor ferroviario de mercancías Mar del Norte-Báltico a que se refiere el artículo 13 del Reglamento (UE) n.º 913/2010, incluidas las franjas ferroviarias preestablecidas. Esto proporcionará más transparencia a los solicitantes y podría simplificar el proceso de adjudicación de capacidad por eliminar la necesidad de coordinar algunas franjas ferroviarias con ventanillas únicas de otros corredores ferroviarios de mercancías. La prolongación a Zeebrugge proporcionará un acceso directo al puerto, que es un importante punto de transbordo para la industria automovilística de todos los Estados miembros a lo largo del corredor, en particular Chequia, Alemania y Polonia.

(8) La prolongación contribuirá a mejorar el transporte ferroviario de mercancías en el corredor ferroviario de mercancías Mar del Norte-Báltico con interconexiones con el transporte marítimo.

(9) De conformidad con el artículo 5, apartados 5 y 6, del Reglamento (UE) n.º 913/2010, la evaluación de la Comisión ha tenido en cuenta los criterios pertinentes para la prolongación de los corredores ferroviarios de mercancías establecidos en su artículo 4.

(10) Las medidas previstas en la presente Decisión se ajustan al dictamen del Comité establecido por el artículo 62 de la Directiva 2012/34/UE del Parlamento Europeo y del Consejo ([4]).

HA ADOPTADO LA PRESENTE DECISIÓN:

Artículo 1

Las cartas de intenciones de 6 de diciembre de 2019 relativas a las prolongaciones del corredor ferroviario de mercancías Mar del Norte-Báltico de Amberes a los puertos de Zeebrugge y Gante/Terneuzen y de Katowice a la frontera entre Polonia y Ucrania en Medyka, enviadas a la Comisión por los ministerios responsables del transporte ferroviario de Bélgica, Chequia, Alemania, Estonia, Letonia, Lituania, los Países Bajos y Polonia, y en las que se propone conjuntamente la ruta

Wilhelmshaven/Bremerhaven/Hamburgo/Ámsterdam/Róterdam/Zeebrugge — Gante (Terneuzen) — Amberes — Aquisgrán — Hannover/Berlín — Varsovia — Terespol (frontera entre Polonia y Bielorrusia)/Kaunas — Riga — Tallin/Falkenberg — Praga/Wroclaw — Katowice — Medyka (frontera Polonia-Ucrania)

como ruta principal del corredor ferroviario de mercancías Mar del Norte-Báltico cumplen lo dispuesto en el artículo 5 del Reglamento (UE) n.º 913/2010.

Artículo 2

Los destinatarios de la presente Decisión serán el Reino de Bélgica, la República Checa, la República Federal de Alemania, la República de Estonia, la República de Letonia, la República de Lituania, el Reino de los Países Bajos y la República de Polonia.

([4]) Directiva 2012/34/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de noviembre de 2012, por la que se establece un espacio ferroviario europeo único (DO L 343 de 14.12.2012, p. 32).

Hecho en Bruselas, el 17 de diciembre de 2020.

Por la Comisión
Adina VĂLEAN
Miembro de la Comisión